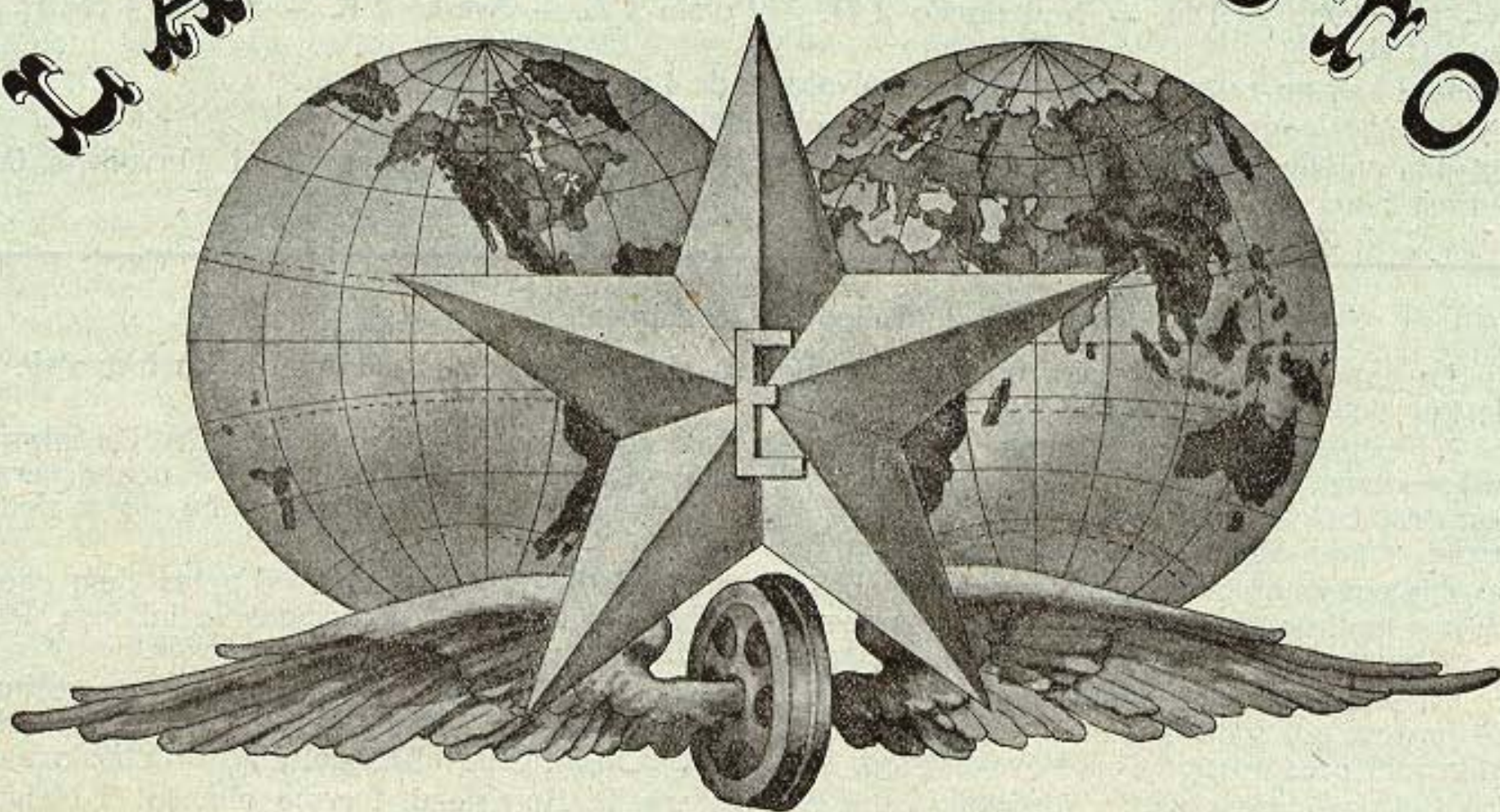


# LA FERVOJISTO



Oficiala organo de  
**Internacia Asocio de la Esperantistaj Fervojistoj**  
Monata fakrevuo pri fervojo

Redaktoro: ILIJA F. PUHALO, fervojoficisto, Jezuitska ul. 1. ZAGREB, Jugoslavio.

Jaro III.

Novembro—Decembro 1925.

Nro. 4—5.

## LA ENHAVO.

- I. F. Puhalo: »Tu-Tra-Li?«  
A. Erni — J. Perlet: Biletoj de la S. F. F.  
E. M. Rosher: Termezurado de la »Kabo de Bona Espero al Kairo« fervojlinio.  
E. M. Rosher: Fervoja terminaro.  
R. Horrisland: La norvegaj ŝtalfervojoj.  
H. Salonkannel: Abstinenc postulo ĉe la finnaj fervojoj.  
R. Fenzl: La unua fervojakcidento.  
R. Fenzl: Kiom kostas fervojvagonaro?  
I. Loĉnikar: Kunigo de Dalmacio kun la mondo.  
\* \* \* : Niaj kunlaborantoj.  
M. Lederer — S. Dloŭha: Dum paŭzo.  
\* \* \* : Humorajoj.  
T. Kovacs: La lingvo Esperanto ĉe la fervojoj.  
\* \* \* : Diversaĵoj.

# Oficiala parto.

**KOTIZOJ.** — Ĉiu ano paginta la kolizon ricevas la oficilan organon kaj ĉiujn eldonaĵojn de la asocio. Kotizoj estas jene fiksitaj: Aŭstrujo 5.50 Sil. — Anglujo 6 Sil. — Belgio 17 Fr. — Ĉeĥoslovakujo 20 Ĉk. — Danujo 4 Kr. — Francujo 17 Fr. — Germanujo 3 Om. — Hungarujo 4 Ok. — Italujo 20 L. — Japanujo 3 J. — Jugoslavio 40 Din. — Nederlando 2 G. — Polujo 3 Zl. — Svedio 4 K. — Svisujo 4 Sv. fr. — Usono 1 Doll.

Landoj kiuj ne estas indikitaj pagas egalvaloron de 4 sv. fr.

Novaj anoj pagas krom la kotizo en unua jaro 10% kiel enskribopagon.

Monon oni sendu en rekomendita letero al: **Internacia Asocio de la Esperantistaj Fervojistoj** (kasiso Emil Slaviček) Zagreb, Jugoslavio. Jezuitska ulica 1.

---

## Sciigoj de la estraro.

La estraro decidis presigi aparte niajn novajn statutojn. Ili estas eldonitaj en la formo de libreto kaj almetitaj al tiu ĉi numero.

La estraro konstatis, ke multaj anoj ne scias kiam komencas nova asocia jaro. Pro ilia informo ni sciigas ĉiujn, ke nova asocia jaro komencas laŭ niaj statutoj en monato Aŭgusto t. e. post ĝenerala jarkunveno. Sekve de tio estas ankaŭ la kotizoj por la asocio jaro 1925./26. sendotaj tuj post la ricevo de unua numero kiu aperas post ĝenerala jarkunveno.

Ĝis nun pagis nur tre malgranda nombro de niaj anoj la novan kotizon. Ni petas ĉiujn anojn, ke ili plej malfrue ĝis la 15-a de Januaro sendu la kotizon. Al ni ili tiel plifaciligas la laboron. Post 15-a de Januaro ni dissendos al ĉiuj, kiuj pagos la kotizon novajn asociajn legitimaciojn.

Ni sciigas ĉeĥoslovakajn anojn de I. A. E. F. ke sro. Adolf Kvapil, nia ĝisnuna asesoro rezignis je tiu funkcio pro familiaj kaŭzoj. Ni esprimas al li nian dankon por ĝisnuna laboro. Anstataŭ li estas elektita kiel asesoro por Ĉeĥoslovakujo sro. Vladimír Benda, oficiale el Rožtoky n/Vl. Ĉeĥoslovakio.

Kiel nova asesoro por Norvegujo estas elektita sro. R. Horrisland, fervoja oficisto el Iveland, Krsand S. (Norvegujo).

Por plimalgrandigi poŝtelspezojn decidis la estraro peti ĉiujn anojn, ke ili en okazo de bezono de diversaj informoj skribu al sia landa asesoro, kiu kun aliaj event. informoj sendos la leteron al ni. Tiel ni ne devos al ĉiu unuope respondi sed ni respondos nur al asesoro kiu poste informos la anon. Al la anoj ni ŝparos tiel superflujajn poŝtelspezojn kiuj por eksterlando estas sufiĉe altaj kaj ni ne havos tiom da skribaĵoj.

Pro preskaŭ unumonata malsano de nia — vicprezidanto kaj redaktaro malfruigis la respondo je multaj leteroj. Ni petas paciencon de niaj anoj. (La estraro.)

---

## NOVAJ ANOJ.

- |  |  |
|--|--|
| 562. Vladislav Kaweckí, ferv. kalkulisto, San Francisco, 2291 Sutter street, Usono.                    | 568. Rudolf Tremel, forĝisto, Sollenau, Böhlerwerke 217, Aŭstrio.                  |
| 563. Edvard A. Bertram, civ. inĝeniero, Berkeley-California 115 Colusa Avenue, Usono.                  | 569. Lucifero Di Federico, Segretario delle Fer. st., Roma, Villa Patrizi, Italio. |
| 564. I. N. A. Humphreys, org. de nac. un. de ferv., London N. W. 1, Unity House, Euston Road, Anglujo. | 570. Marino Ciceoni, ferv. oficisto, Roma. Direzione Gen. fer. stato, Italio.      |
| 565. C. J. Cramp, industria ĝen. sekretario, London N. W. 1, Unity House, Euston Road, Anglujo.        | 571. Anton Lončarič, estro de hejtejo, Zagreb gl., Pantovčak 11, Jugoslavio.       |
| 566. James Whittaker, 11 Wetherall St. Levenshulme, Manchester, Anglujo.                               | 572. F. Post(-nikov), civ. inĝeniero, Berkeley-California, 1633 Divigt Way, Usono. |
| 567. Stanley Albert Pope, horservo kontrolisto, San Francisco, 65 Market St., Usono.                   | 573. Jovan Gavrilovič, pens. ferv., Beograd, Mileševska 79, Jugoslavio.            |
|  | 574. Waldemar Sand, stacia skribisto, Stockholm, Vasagatan, Svedujo.               |

---

**Al ĉiuj anoj deziras:**

**Feliĉan Kristnaskon kaj Novjaron 1926.**

**La estraro.**

**La redakcio.**

# LA FERVOJISTO

Jaro III.

Novembro—Decembro 1925.

Nro. 4—5.

## »TU—TRA—LI«?

Kio estas tio? Tio estas, karaj legantoj, mal-longigo de la titolo »Tutmonda Trafika« Ligo«, kies ĝenerala direktoro estas sro. A. H. de Marich el Budapeŝt (Hungarujo).

Hazarde mi trovis en unu esp. redakcio la gazeton kiu portas imponan titolon »La Mondtrafiko« kaj kiu alvokas fervojistojn, poŝtistojn, maristojn, tramvojojstojn k. s. aliĝi al »Tu-Tra-Li«.

Traleĝinte ĝin mi ne sciis kion fari. Ĉu mi ridu? Aŭ ĉu mi ploru?

Por ambau mi havus kaŭzon! Kial por ridi? Tial ĉar ankoraŭ ekzistas senkonsciaj homoj, kiuj volas amasigi diversajn fakanojn en unu ligo ne sciante, ke fervojistoj kaj poŝtistoj esperantistaj jam havas siajn organizojn fakajn, kiuj bone progresas kaj kiuj jam de longe inter siaj gekolegoj sukcese propagandas ĵus per siaj revuoj Esperanton.

Kial mi havu kaŭzon por plori? Tial ĉar tiuspecaj homoj kia estas sro. Marich meritas kompaton de ĉiu serioza Esperantisto, ĉar ili per sia agado ne portas utilon al Esperanto sed nur al niaj kontraŭuloj kiuj en tiu fakto serĉas pruvojn por ilia aserto, ke esperantistoj ne vivas en paco kaj konkordo.

En la revuo »La Interligilo de P. T. F.« nro 9. de aŭgusto mi legis plendon, de ties redaktoro sro. P. Filatre, kiu ankaŭ alvokas gekolegojn ne fondi diversajn ligojn kun aliaj fakanoj, sed labori por p. t. f. organizo.

La samon mi ankaŭ devas fari.

Jam de post unu jaro aperas nia revuo »La Fervojisto« kaj anoncoj pri ĝi estis preskaŭ en ĉiuj ĵurnaloj esperantistaj tamen pro neklarigebla kaŭzo sro. Marich ne interesiĝis pri nia asocio sed fondis »Tu-Tra-Li«.

Mi devas aldoni, ke sro. Marich estas ankaŭ redaktoro de »La Policisto«, de »La Journalisto« kaj de fakrevuo »Ko-Fi-Nu-Ko«. La lasta estas oficiala organo de filatelistoj, numismatikistoj, korespondemuloj, arĥeologoj, etnografistoj, muzeanoj, bibliofiloj, kaj fine de ceteraj kolektantoj.

Sro. Marich asertas en 2.a nro de »La Mondtrafiko« ke fervojistoj, poŝtistoj, telefonistoj, telegrafistoj ankoraŭ ne havas sian mondfakligon.

Do, kion Vi diras je tiu aserto karaj gekolegoj? Mi devas ridi!

Kaj al Vi karaj gekolegoj mi konsilas fari la samon kaj daŭrigi Vian ĝisnunan laboron por IAEF.

Al universala organizanto sro. Marich mi konsilas lasi almenaŭ fervojistojn kaj poŝtistojn kaj labori por la progreso de Esperanto en sia medio t. e. en policaj rondoj.

Ni certe ne ĝenos lin kaj ankaŭ ne malhelpo lin en lia laboro.

Ni koncentriĝu laŭ fakoj ĉar nenion komunan ni volas nek povas havi kun aliaj fakoj. Progreso

de Esperanto inter tutmonda fervojistaro donas al ni sufiĉe da laboro kaj por progresigi ĝin ni subtenu nian fakajn organizojn kaj ne »Tu-Tra-Li«.

Ilija F. Puhalo.

## BILETOJ DE LA SVISA FERVOJO FEDERALA (S. F. F.)

De A. Erni, reprezentanto de la kontrolestro de enspezoj, Bern (Svislando).

»Biletoficejo« estas la kontrolejo de trafiko, kiu faras kaj liveras la biletojn. Ĝi estas modesta elemento de l' organismo administra de la S. F. F., sed, se ni dece konsideras ke ĉiu bileto numerita estas kvazaŭ bileto, ĝi ne estas malpli grava ol pli grandaj servobranĉoj. La laborfunkciado devas sin adapti antaŭ ĉio al ĉi tiu fakto se la interesoj de l' administracio devas esti garantiataj. Ĉar la bileto ne sole estu por la vojaĝanto tute klara, facile komprenebla kaj sendetala legitimilo por la transporto, sed ĝi ankaŭ permesu fidindan kontrolon en la trajno; plie, ĝi estu samtempe kvitanco por la prezo pagita kaj bazo de kalkulo por la eldonejo. Por la faro kaj livero de la biletoj ĉi tiuj specialecoj estas gravaj kaj ne malalte taksindaj, ĉar grandega estas la nombro da biletoj postulitaj precipe pro la ŝanĝo de tarifoj.

En 1924. ekzemple, estis liverataj:

Biletoj sistemo Edmonson	43,257.000
Abonamentoj por laboristoj (serio III)	690.000
Abonamentoj por linioj limigitaj	207.000
Bileto kun teksto nekompleta	1,280.000
Generalaj abonamentoj	47.000
Abonamentoj por duona taksco	8.000
Kuponoj por vojaĝoficejoj	3,449.000
Kuponoj por kunmetebaj rondvojaĝbiletoj	3,139.000
Krombiletoj por la stacioj	115.000
Krombiletoj por la trajnopersonaro	137.000
Takskuponoj por la trajnopersonaro	3,561.000
Kolektivaj biletoj	38.000
Biletoj por diversaj specoj de l' trafiko	1.000
Librobiletoj	471.000
Biletoj por fiksa rondvojaĝo	122.000

De la biletoj menciitaj ĉi supre estas presataj en nia propra biletpresejo la biletoj sistemo Edmonson kaj la abonamentoj por laboristoj (serio III); ĉiun alian bileton liveras privataj presejoj.

En nia presejo troviĝas, krom nombro da maŝinoj ne plu modernaj kaj de la ŝtatigitaj fervojoj transprenitaj, kvar plej novaj kaj elektre funkciigitaj maŝinoj. Ĉi tiuj maŝinoj, kiuj liveras en unu horo 10.000 biletojn proksimume, presas aŭtomate ambaŭ flankojn de la karto antaŭe tranĉita laŭ preciza mezuro — 57×30.5 mm — kaj samtempe aldonas la sinsekvajn numerojn. La sinsekvo de la numeroj estas laŭvole elekta per uzo de numerigilo funkcia antaŭen aŭ malantaŭen; ĝi devas sin adapti al la biletrankoj ŝtatigitaj en la stacidomoj (sistemo Vambold aŭ Müller). La novaj maŝinoj estas

tiel konstruitaj, ke, okaze de malbona alkonduko de la karloj, ili tuj haltas aŭtomate. Krom la numerigilo funkcianta plej precize, ĉiu maŝino havas registrilon laborantan tute sendepende de ĝi. Helpe de ĉi tiu aparato la biletpresisto devas konstati ĉu la nombro akordas kun ia numeroj. La personaro komisiita pri la ligo de ĉiu paketo devas certigi antaŭe ĉu la unua kaj lasta numeroj estas ĝustaj. Antaŭ la forsendo oni komparas la unuan bileton de ĉiu speco kun la informoj de la mendilo. Tiuj klarigoj montras ke oni nenion preferas por garanti neriprocebian liveron de biletoj. La biletofacejo de S. F. F. ankaŭ tute kontente povas diri ke la biletlivero kaŭzis tre maloftajn diferencojn. Ĉiokaze oni povas aserti ke ili, plej malofte, ne rilatas al kasdiferencoj. La mala aserto kelkfoje esprimita jam trudis al ni la demandon, ĉu la stacia oficistaro ne devus esti devigata, laŭ praktiko en najbaraj ŝtatoj, postkontroli ankaŭ ĉiun bileton sistemo Edmonson. Post resendo de ia kvitancoj protesto pri malĝusta livero de la biletoj tiamaniere ne plu estus akceptata. Sed ĉi tiu metodo, kiu kaŭzus gravan plilaboron, precipe al la grandaj enspezoj, nur tiam serioze estus konsiderinda, kiam la cirkonstancoj montrus ke la ĝusta biletlivero estas, sen kredinda argumento, multfoje pridubata.

Por konstati peran vendadon kontraŭordan kaj fari kontrolon, la biletpaketo, en kiu ĝenerale troviĝas 100 biletoj, estas surprasata de nigraj haĉoj, por ke la oficisto interesata aŭ kontrolanta povu vidi, ĉu la serio estas kompleta. Kiam la linioj estas interrompitaj, okazis forpreno. Sed, se oni suspekta ke estis liverataj tro malmultaj biletoj, la pruvo absoluta rezultas el la interrompita sekvo de la numeroj unuflanke kaj ne interrompitaj linioj aliflanke. En tiu okazo la biletdonejo resendas la paketon difektitan al biletofacejo kiu ĝin tuj anstataŭas.

La ekzisto de tri naciaj lingvoj, per kiuj ia faro de biletoj fariĝas pli malfacila, estas cirkonstanco tre konsiderinda. Sur la bileto, sistemo Edmonson, destinata por la svisa trafiko, estas surprasata la lingvo oficiala de la forverturstacio, dum sur la bileto por la eksterlando devas troviĝi la lingvoj de la forvetura kaj de la alvenstacio. La slipbiletoj por la svisa trafiko estas faritaj en la tri naciaj lingvoj.

Ni jam diris ke la teksta surpraso sufiĉu ne nur al la postuloj de la vojaĝanto sed ankaŭ al tiuj de la kontrolorganoj. Pro limigita spaco de la bileto Edmonson ĉi tiu surpraso fariĝas plej malfacila precipe tiam, kiam estas necese konsideri sur ĝi komunajn kaj laŭvolajn liniojn. Ankaŭ lertaj kompostistoj nur pene povas loki sur la bileto la tekston necesan. Se la biletoj liverataj de la S. F. F., rilate al praktika aranĝo kaj neta faro tamen ne estas kritikablaj kaj agrable diferencas de kelkaj eksterlandaj biletoj, la biletpresejo pravas ke ĝi sperte plenumas sian taskon. Ĝi ankaŭ klopodas pri efektivo, en tempo fiksita, de la mendoj. Se, precipe okaze de tarifŝanĝoj, la biletmendoj sumiĝas je multaj milionoj kaj la presejo monate faras nur tri ĝis kvar milionojn, ĝi ne povas ĉion prefigi samtempe.

La multnombraj malgrandaj eldonoj — trafiko kun negrava bezono — kiujn, pro tarifŝanĝo, oni reprenas kaj anstataŭas, forrabas multan tempon kaj eksterordinare lacigas la biletpresiston.

La nombro da biletoj, sistemo Edmonson, presitaj kaj liveritaj pasintajn jarojn, tre varias de jaro

al jaro. La livero en la lastaj dudek jaroj montras jenajn ciferojn entulajn:

1905.	23,157.000
1910.	28,154.000
1915.	16,759.000
1920.	41,870.000
1924.	43,257.000

Esperantigis: Jules Perlet, Berno.

## TERMEZURADO DE LA »KABO DE BONA ESPERO AL KAIRO« FERVOJLINIO.

### Historio de la malfacilaĵoj travivitaj de termezuristoj de unu el ĝiaj sekcioj.

Estis frue en januaro 1900. kiam ni ekforiris. La ŝarĝveturiloj jam foriris je tagiĝo el Bulawayo sub la gardo de la kondukisto de veturiloj.

Mi devas unue klarigi, ke laŭ la skemo por tiu ĉi sekcio de la termezurado ĝi estis dividita en tri partojn. Unu trupo de termezuristoj devis labori el Bulawayo ĝis Gwaaŝ rivero, (elp. Guaj). La aliaj du trupoj kunveturos ĝis antaŭelektita punkto proksimume kelkajn sesdek kvin kilometrojn norde de la proponata transirejo de tiu rivero. Tie ili disiĝus, unu trupo laborante nordokcidenten al »Viktoria« Akvofaloj, la alia sudorienten por rekonti la trupon el Hulawayo.

La pluva sezono jam komencis de kelka tempo. En Rhodesia tiu okazas malfrue en oktobro aŭ je la komenco de novembro. Pro tio ni ne surpriziĝis kiam pli malfrue dum la tago la ĉielo mallumiĝis kaj grandaj pluvgutoj falante teren, sferiĝis, kovriĝis de sableroj kaj rulis tien kaj reen kvazaŭ ili estus el hidrargo.

La pluvo falis senĉese kiam nia malsekigita kaj kolokovrita trupo fine atingis la veturilojn, kies bovarojn oni jam maljungis por pasigi la nokton.

La vojaĝo alproksimiĝis al la bordo de rivero Khami je punkto nomita Khami Kurbo. Ĉe tiu ĉi loko la rivero fluis proksimume cent metrojn maldekstre, dum ĉe la alia flanko estis malgranda kruaĵo. La vento ululis malgaje tra la sole starantaj arboj kiuj franĝis la riveron, kompletigante per ĝiaj malgajegaj ĝemoj la ĝeneralan malkomforton de la nokto.

Mangiante ion ni rampis sub la veturilojn kaj, penante nin kredigi ke ni estas komfortaj, unu post alia ni endormis. La ordonoj por la morgaŭo estis, foriri je la kvara horo se ĝi ne estus pluvanta. Kiam alvenis tiu horo la pluvo ankoraŭ ne ĉesis, tial la foriro devis esti prokrastata. Veturado per bovtirataj veturiloj, kvankam la plej certa rimedo de translokigo en sovaĝaj partoj de lando tia, kia estas Sudafriko, pro tio ke bovo povas treni tra lokoj kaj ŝtatoj kie ĉevalo, mulo aŭ azeno estus senutila — tamen, ĝi fariĝas foje la plej agaca, kaŭze de sia malrapideco kaj la cirkonstancoj sub kiuj oni povas utiligi ilin por trenado. Ekzemple: se ili tirus daŭre dum pluvo iliaj ĝiboj vundiĝus. En Sudafriko la jugo kuŝas inter la kornoj kaj ĝibo tiel ke la tirpremo estas kontraŭ la ĝibo. Se tiu okazus, almenaŭ kvin aŭ ses tagoj da ripozo estus necese por la resaniĝo. Denove, ne estas bone, ke ili tiru dum la tagvarmo, ĉar ili baldaŭ lacigos. Sekve oni nur havas je dispono la vesperon, nokton, aŭ frumatenojn por veturi. Tio estas bone se la vojo estas en eĉ mezbona ŝtato, sen tro multe da stumpoj aŭ ar-

boj, sed se la vojo estus malbona, estus malfacile veturi, esceptinte, se la luno brilas. Sed la pluvo ne estas ĉiam tiel kompleza ĉesi dum tiaj horoj.

Necese estis pro multaj rezonoj atingi nian eklaborantan punkton kiel eble plej frue kaj mi povis diveni ke tiu ĉi devigita prokrasto ne plaĉis al nia Ĉefo de trupo.

Je la oka horo la pluvo jam ĉesis kaj ni ekforveturis. La veturiloj apartenantaj al la alia trupo antaŭen rapidis, ĉar ili, havante du ŝarĝveturilojn kontraŭ nia unu, transportis malpli da pezo po veturilo. Ni ne estis veturintaj pli ol kelkcentojn da metroj kiam la proksima antaŭa rado enprofundiĝis en kaŝita argila profundaĵo. Estis malfacile antaŭ vidi ke estos ia malfacilaĵo eltiri la veturilon. La vojo aperis tute senkulpa de tiaj enfalejoj. Ni iris antaŭen — malantaŭen sen efekto, eĉ ĝi per ĉiu peno plienprofundiĝis. Ni utiligis ĉiujn konatajn rimedojn al la profesiaj veturigistoj senrezulte, kaj nur fiam petis helpon de la alia trupo, kiu ĝin volonte donis.

Spite de tio, la kunigitaj bovaroj, tridek ok bovoj en nombro, ne sufiĉis elfiri la veturilon, tial nevolonte la ordono estis donata ĝin malsarĝi. La ŝarĝo pezis eble 3400 kg. Nur post tuta malsarĝado estis eble ĝin movi. Ĉi tiu okazintaĵo konsumis pli da tempo fari ol rakonti kaj jam pasis la dekkvara horo kiam la reŝarĝita veturilo, kun helpo de duobla bovaro antaŭeniris.

Malrapide ni iris laŭ la bordo de Khami ĝis ni atingis la alian trupon kaj devis redoni la al ni pruntedonitan bovaron. Baldaŭ evidentiĝis ke ŝarĝo kiu estus peza sur bona vojo, estigus nebla sur la vojaĉo ironta. Ne estis probableco ke ni povus havigi alian veturilon de la ĉefloko<sup>1)</sup> en Bulawayo, tiel estis decidite fari la eblon per rimedoj ĉemane.

Post nelonge ni denove haltiĝis kaj eĉ ne ĉiuj nersvadaj artoj de la kafra veturigisto povis instigi la bovojn ke ili movu la veturilon. Denove ni petis helpon, sed tiutempe ni ricevis respondon, ke ne estas eble, ĉar ili mem estis haltigitaj kaj ili siavice petis nian helpon. Ni antaŭensendis la bovaron.

Dume, nia estro, komprenante la absolutan vanecon kaj perdon de tempo, energio kaj mono kiuj rezultus de pluaj penoj veturi per unu sola ŝarĝveturilo, ne menciante la prokraston, kiu ĝi kaŭzus al la alia trupo, decidis je sia respondeco havigi alian ŝarĝveturilon de unu el la ĉirkaŭloĝantaj farmbienistoj. Mi estis deputata antaŭenrajdi — kelkajn dek ses kilometrojn por havigi veturilon kun bovaro kaj reveni.

Kiam mi foriris la veturiloj de ambaŭ trupoj estis enkotigintaj. Same kiel la pasintan tagon ree ekpluvegis kaj penis superi la Diluvon. Ho! en Rhodesia povas pluvegi. Mi mem iam vidis 37 mm fali dum dek minutoj!

La vojo ĉe multaj lokoj estis superakvita du aŭ tri futojn kaŭze de la eksterbordigo de Khami rivero, kiu nun estis torrento. Mi rapidegis kiel eble plej rapide, urgante mian ĉelavon, kiu saltis je ĉiu fulmotondro, laŭlonge de la inundita irejo. Ifoje pliheliĝo okazis sur la horizonto kaj malfortika brilo radiis, kiu estis reflektata de ĉiu gutanta folio, lu-

<sup>1)</sup> Fulcher kaj Long vortaro: ĉefloko de entrepreno, societo, ktp.

migante ĉion per tiu malvarme malnormala lumo, kiu aŭ avertas ŝtormon<sup>2)</sup>, aŭ okazas dum ŝtormo mem. Estis necesege ke mi atingu N'jama N'dhlovu antaŭ ol noktiĝos.

Mi sciis ke mi devos trairi tri kilometrojn de nigra kvazaŭ marĉaĵo; eble la plej perfidema tero en Sudafriko. Fine mi alvenis al tiu ĉi marĉaĵo kaj, kvankam ĝi mallumiĝis pli kaj pli ĉiumomente mi neniam dubis pri mia loko, ĉar, je ĉiu paŝo mia ĉevalo ĝisgenue enprofundiĝis. La vojo, sekve de la inundo jam estis tute nevidebla kaj ĉiumomente mi ekspektis<sup>3)</sup> min trovi plene enmarĉiginta. Kutime mi ne ŝafas uzi la spronojn sed mi devis esti senkompatema por la ĉevalo, ĉar, se mi ĝin ne estus incifinta, ĝi estus tute tenita de la kolo.

Plikrepuskiĝis kaj miaj timoj ke mi ne alvenos ĝustatempe, ĉiu momente kreskis. Subite ekstrabrila fulmo kaŭzis mian ĉevalon flankensaltegi kaj antaŭ ol mi konsciis pri kio okazas, mi min trovis surĉevalo enprofundiĝita ĝis la talio en akvo.

Dum kelkaj minutoj mia ĉevalo baraktis terurita de timo, ĝis estis enkotiginta ĝis la ventro sed, fine, per kombinaĵo de bonvolaj vortoj kaj spronado mi devigis ĝin atingi denove plifirman grundon. Okazintaĵoj similaj minacis dum la daŭro de la rajdo kaj kun spirego de dankemeco mi ekvidis antaŭen a la terenon altiĝanta. Post nelonge ni venis sur solidan grundon.

De tie ĉi, la farmo estis nur kelkcent metroj sed ĉe alveno mi ne trovis la bieniston, nur restis kelkaj indigenaj servistoj. La farmisto, sub la cirkonstancoj probable ne revenos tiun ĉi nokton.

La farmdomoj, dometoj konstruitaj laŭ la indigena metodo; t. e. ringo da fostoj ŝmiritaj per kolo, pajltaĉmentitaj, elstaris kontraŭ la pale malluma ĉielo. La gutado de la pluvo aŭdiĝis je ĉiuj flankoj.

Mefinte mian ĉevalon en la ĉevalejon kaj dorninte al ĝi manĝaĵojn, mi rampis en kabanon kaj demefinte miajn eksterajn vestojn por sekigi ilin, mi petis manĝaĵon. Kiel bone ĝi gustumis! La pluvo nun estis ĉesinta tiel mi skribis mesaĝon kaj ĝin forsendis al la Ĉefo per negra servisto. Ne estis eble rerajdi tra tiu marĉo ĉar mia ĉevalo estis tute eluzita kaj mi lacega. Mi min envolvis en lankovrilon, kuŝiĝis sur la teran plankon kaj baldaŭ ekdormis.

La morgaŭo estis bela kaj nelonge post tagmezo alvenis la skotaj ĉaroj — duradaj ĉaroj kun radoj, eble 1.5 metroj en diametro, kun kelkaj el nia trupo kaj nia persona bagaĝo. Ili diris ke la skota ĉaro kun bagaĝo fiksiĝis en rivereto, kaj dum tiu tempo la rivereto, kaŭze de la pluvoj, ŝanĝiĝis en torrenton, subakviginte la ĉaron dum duonhoro. La torrento tiam forfluis preskaŭ tiel subite kiel ĝi venis. — Tio ne malofte okazas en Sudafriko.

La vidaĵo, kiun prezentis la internaĵoj de la valizoj, oni povas pli bone imagi ol priskribi. La mia estis farita el, tiel momita, akvorezista materialo, kaj ĝi vere estis tia. Tial mi ne rapidis malfirmi ĝin. Kiam fine mi decidis tion fari mi renkontis miksaĵon de vestoj, libroj kaj akvo kolorigita per hinduja inko, la koloraĵoj ellavitaj el la librokovriloj ktp. La valizo estis akvorezista ekstere kaj interne

<sup>2)</sup> Fulcher kaj Long vortaro: blovego kune kun pluvo kaj eble fulmo kaj tondro.

<sup>3)</sup> = opinii ke io okazos.

sed mi ne estis pensinta pri la seruro, kie la akvo eniris.

La farmisto revenis la sekvantan tagon kaj luan-  
te veturilon kaj bovaron ni preparis daŭrigi la  
veturadon. Kelkaj kilometroj antaŭe pli terura mar-  
ĉaĵo konsistis el dika tavolo de nigra argilo. Dum  
pluvo, oni enprofundiĝas sed povas elfiri la kruojn,  
sed du tri tagoj post-pluvo ĝi fariĝas pli gluiga kaj  
apenaŭ oni povas sin elfiri. Ni iris ĝis la komenco  
de la marĉaĵo. Estis decidite se, ni ne povos ĝin  
frairi kun la veturiloj plene ŝarĝitaj, tiel ni ŝarĝis  
la skofĉaron ĝis 500 kg kaj juginte 14 bovojn ĝin  
forsendis. Eĉ tiel, la radoj enprofundiĝis ĝis la ak-  
soj kaj baldaŭ aspektis kvazaŭ du grandaj, dikaj  
diskoj el nigra argilo.

Dum tago, la bovato povis fari unu rondiron,  
lasante la ŝarĝon ĉe la malproksima bordo de la  
marĉaĵo. Dum ni atendis tiun malrapidan progres-  
son, kelkaj bovoj malsaniĝis. La farmistoj suspek-  
tis pulmomalsonon kiun la bovposedantoj trege timas,  
ĉar ĝi eble disvastiĝos inter la aliaj bestoj. Tiel ili  
ultimatis nian ĉefon, ke li forlasu la bienon kun la  
tuta ekspedicio en la daŭro de dudek kvar horoj aŭ  
lasi pafmortigi la suspektitajn bestojn. Estis tute ne-  
eble formovi en tiu daŭro ĉi tiu nevolonte konsen-  
tis al la pafado.

Laborante kiel eble plej rapide ni bezonis sep  
tagojn por transiri la marĉaĵon. Eĉ do, kun nia tuta  
bovaro ni ne povis movi la veturilojn. Bonŝance  
ni rekontis kelkajn transportajn entreprenistojn,  
kiuj kune kun siaj veturiloj kaj bovaro estis halti-  
gitaj, atendante la plibonigon de la vojo. Ili laboris  
sub kontrakto liveri la varojn antaŭ ol difinita dato  
kaj ili preferis atendi. Por ni la tempo rapidegis.  
Kontraŭ monsumo ili luis al ni pli da bovoj.  
Enjuginte sesdek kvar bovojn al unu veturilo,  
preskaŭ malplena, ni sukcesis transiri la marĉaĵon.  
Tiu ĉi sperto klare elmontras la superecon de du  
rada ĉaro super kvarrada veturilo por malbona  
vojo.

La alia trupo havis du skolajn ĉarojn krom siaj  
veturiloj kaj atingis la marĉaĵon antaŭ ol ĝi fariĝis  
tiel gluiga, ĉi ili nun jam antaŭeniris sufiĉe, ke ni  
ne plu estis kune.

Kiam ni forlasis Bulawayo ni kalkulis la daŭ-  
ron de la veturado je dek tagoj por la du cent kilo-  
metroj irataj. Ni efektive veturadis ĝis nun, naŭ ta-  
gojn kaj la distanco transirita nur sumis sesdek  
kilometrojn!

Tiuj ĉi prokrastoj estis tre malagrab'aj kaj la  
fantomo de bestmalsano miniacis ankaŭ. Tiutempe  
malsano inter la bestaro estis timigata tute tra la  
lando. Mi memoras tridek sesan veturadon dum  
1897 kiam ambaŭflanke la tuta vojo estis sternita je  
putrigantaj kadavroj de bovoj. Eĉ la vulturoj, nomi-  
taj »asvogel« ne volis tuŝi ilin. Ordinare en Afriko  
suda, se io mortas sur la »veldt«, tereno, ĉi tre bal-  
daŭ oni ekvidas solan »asvogel'on« alte flugantan  
tien kaj reen. Tiam aliaj ekaperas ĝis eble cent ka-  
niĝas. Flugante teren ili komencas la festenaĉon,  
konstante interbatalante. Sed tio ne okazis dum la  
»rinderpest« maslano. Ili kuniĝis sed ĉi instinkto  
avertis ilin ne manĝi.

Post mallonga ripozo ni denove forveturis.  
Transirante riĝon<sup>1)</sup> maldense kovritan de tektonaj

arboj, ni eniris la valon de Inere rivero je punkto  
ĉirkaŭ sesdek kvin kilometroj de ĝia enfluejo en  
Gwai rivero. Tiu ĉi valo estas interesa ĉar de la el-  
staraĵoj de fermineralo la indiĝenoj havigis al si  
provizon de fero, el kiu ili fabrikis lancojn ktp. per  
primitivaj metodoj.

Agrabla ŝanĝo estis la veturado sur malmola  
vojo, kvankam pro la mullaj slumpoj en la vojo oni  
povis veturi nur dum lunlumo. Ĉe la enira punkto,  
la valo estis larĝa kelkaj tri kilometroj sed iom post  
iom ĝi mallarĝiĝis inter la du riĝoj ĝis eble 750 me-  
troj, kie la rivero enfalis en la riveregon. El la »kra-  
loj«, t. e. vilaĝetoj, ni varbis knabojn, kiel oni nomas  
la indiĝenojn, por kompletigi nian labortrupon. La  
trupo konsistis el kvar blankuloj kaj fine dudek kvar  
negroj. La lastajn oni uzas por ĉi laboro kun es-  
cepto de la instrumenta laboro. Ili, spite de sia ne-  
edukiteco fariĝas post maldura instruo sufiĉe bonaj  
tenistoj de vidstangoj kaj kaj malantaŭaj mezurru-  
bandistoj. Unuavide la valo estis senvilaĝa kaj nur  
pale blua strio de fumo montras kie estas vilaĝo.  
Alproksimiĝante oni elfovis aron da eble dudek ĝis  
tridek kabanoj en arbelaĵo inter du malpligravaj ri-  
ĝoj.

Kaŭze de la pasintaj pluvegoj ŝajnis probable,  
ke la fluo de la riverego Gwai estus kreskiĝinta,  
ĉi ni rapidegis por alveni tien kiel eble plej baldaŭ.  
Tiuĉele ni faris speciale longdaŭran veturon nur por  
trovi ke la rivero, kiu, same kiel aliaj riveregoj en  
Sudafriko ŝajne estas seka dum la nepluva sezono,  
jam estis plena de akvo de bordo al bordo. Ni timis  
ke ĝi ankoraŭ kreskos kaj dum la tempo kiu estis  
necesa por ripozi al la bovato post ilia longa vetu-  
ro, ni atentege rigardadis la riveron. Niaj fimoj rea-  
liĝis. Peni transiri kun la bovoj en laciĝita stato es-  
tus inviti katastrofon.

Estis do decidite starigi la tendojn kaj atendi la  
subiron de la fluo. Ni estis en angulo formita de la  
Inese kaj Gwai. La antaŭa jam elbordiĝis kaj ni  
devis kampadi sur la deklivo de la valo.

Ĝis nun malmulte vidiĝis sovaĝa vivo kvankam  
mi sciis de antaŭa sperto, ke trans la Gwai ekzistis  
bonega ŝastereno. La sola formo de sporto eble al  
ni estis, pafi fiŝojn per riflo. Leginte tion ĉi oni po-  
vas pensi, ke tio estas vojaĝista rakonto, sed efek-  
tive estas vere, ĉar starante sur altaĵeto ĉe river-  
bordo, oni klare vidis la fiŝojn ĉirkaŭnaĝantajn tien  
kaj reen. Oni uzas solidajn kuglojn kaj ŝajne la su-  
bila kresko de premo kaŭzita de la kuglo, senkon-  
sciigas la fiŝojn, kiuj flosas al la akvosurfaco. Ĝi es-  
tas bona praktiko por pafado ĉar la fiŝoj ne restas  
kviete eĉ unu momento.

Aliaj amuzaĵoj ni elpensis tiamaniere. Enĉefin-  
te stopitajn malplenajn botelojn en la rapidegan  
fluron de la rivero ĉe punkto pli supra ni pafis ilin de  
la bordo kiam ili balance preterfloris.

Evidentiĝis ke kaŭze de la ĝisnunaj prokrastoj  
nia provizo de grilo por la »knaboj« elĉerpigis antaŭ  
ol finiĝus la laboro. Bulawayo estis 136 kilometrojn  
malproksime kaj estis la sola loko kie ni povus rea-  
kiri manĝaĵojn. Tiel ni sendis indiĝenajn kurierojn al  
la ĉefloko, petante ke ili sendu kiel eble plej bal-  
daŭ oluan provizon.

Ĉiutage ni provis la transirejon, ne tre agra-  
bla tasko, ĉar estis multaj krokodiloj en la rivero.

VIA MORALA DEVO ESTAS SUBTENI LA ASOCION VARBANTE NOVJAN ANOJN.

Antaŭ ne longe, bovo trinkante de la riverbordo estis ekkaptita je la nazo kaj entrita de krokodilo.

Nova malagrablaĵo tiam aperis. Estis la timegita ĉevalmalsano. Ni havis kvar ĉevalojn entute kaj dum du tagoj tri mortis. Ni estus perdintaj la kvaran se ĝi ne estus imuna, ĉar ĝi estis tiel nomita »salita ĉevalo«. Tiuj estas imunaj pro tio ke ili antaŭe malsaniĝis kaj resaniĝis. Je tiu tempo tre malmulte da ĉevaloj resaniĝis. Tial la valoro de ĉevalo kiu »saligis« estis multobligita. Neniu povis diri antaŭe ĉu besto resaniĝos aŭ ne kaj pro tio oni ne povis mortpafi la mizerulon por senigi ĝin de ĝiaj suferoj.

La malsano komencas kiel tuso, kiu rapide plimalboniĝas. Sekvas naŭza pusfluo el la naztrouj, kiu se ĝi ne rapide foriĝas sufokas la kompatindan beston.

Je fino de semajno la fluo malaltiĝis sufiĉe por riski trasiradon ĉe nova transirejo eltrovita de mi kaj ni preparis daŭrigi la veturadon. Estis ekscianta momento. La akvo atingis la subfundojn de la veturiloj sur kiuj estis nia lufa provizo de griomangajo esenca por la knaboj. Se ĝi malsekiĝus, ili ĝin ne manĝus kaj ili forirus tiel haltigante la laboron. La Ĉefo ne deziris perdi pli da tempo kaj tial decidis preni la riskon.

Daŭrigota

Travivita kaj priskribita de  
E. M. Rosher, inĝ. San Francisco,  
California.

### FERVOJA TERMINARO.

(Pri)respondeco: garantio aŭ respondeco de la fervojo okaze akcidentoj.

Haltisignalo: signalo donita pere de semaforo, flago, mano, laterno por halti.

Haltejo: antaŭdifinita loko kie haltas trajno.

Bremsi: haltigi per ia bremsilo.

Kilometra tabelo: distancetabelo laŭ kilometroj.

Fervoja centro: loko kie kruciĝas kelkaj fervojoj.

Argano: ilo mehanika por levi ion, kiu havas etenditan brakon de kiu pendas la levantaĵo. Alia speco de argano estas kvazaŭ movebla ponto sur kiu rulas vindlaso (vindlaso — vidu Verax = horizontala kapstano) kiu levigas la aĵojn levatajn.

Argano turnigebla:

Argano velurebla:

Rekta vagono: vagono kiu iras al alia finstacio ol la trajno.

Sargkapableco: volumeno aŭ pezo maksimuma.

Sonorilaparato: ilo por anonci trajnojn.

Direktadregularo: informoj pri la direktado de vagonoj aŭ trajnoj.

Livera templimo: dato aŭ templimo en kiu oni devas liveri ion.

Livertemplima asekuro: asekuro kontraŭ malfruigo en la livero.

(Stamp)fruiilo: ilo por signi biletojn.

Loka trafiko: trajnoj aŭ vagonoj kiuj iras nur en la urbo aŭ al la (antaŭurboj).

Lokomotivestro: persono kiu manipulas lokomotivon.

Lokomotivhejtisto: kiu zorgas la hejtaparaton de lokomotivo.

Semaforo: braka signalo lokita sur fosto.

Militista trajno: trajno difinita por transporti militist(a)ojn.

Militistaĵoj: varoj apartenantaj al militistaro.

Kontrolpesi: kontroli la pezon de vagonoj, varoj ktp.

Kontrolkalkuli: kontroli ian ajn kalkulon.

Portkapableco: maksimumo de la ebleco koncerne la portado.

Sen transvagonigo: forsendado de varoj aŭ personoj en rektirantaj vagonoj aŭ trajnoj.

Trafika regularo: informoj pri la ordo de trafiko.

Persontrafiko: la transporto de personoj.

Personvagono: vagono destinita nur por personoj.

Ĉ. P. — ĉevalpovo: unuo de efika forto, kiu egalvaloras 75 kilogrametrojn en 1 sekundo.

Vojaĝbagaĝo: bagaĝo apartenanta al la vojaĝanto.

Vojaĝtrafiko: Persona aŭ turista trafiko.

Ĉarvelurigado: transporto de varoj sur ĉaroj.

Rulmaterialo: lokomotivoj, vagonoj ktp.

Krado: la parto sur kiu oni bruligas la karbon en fajrujo.

Revenbileto: bileto por la revena veturado.

Rondvojaĝa kajero: kajero enhavanta diversajn veturbiletojn.

Konduktoro: La estro de iu trajno; oficisto kiu kontrolas kaj fruigas la biletojn dumvelure.

Kontrolisto: supera oficisto kies devo estas kontroli la suboficistojn, biletojn, ktp.

Rapidegtrajno: trajno iranta tre rapide.

Eksprestajno: luksa, tre rapida trajno.

Sekureca vagono: vagono enmetita inter la lokomotivo kaj la sekvantaj vagonoj. En Anglujo oni ankaŭ metas lian vagonon je la fino de trajno: Ofte ĝi estas uzata kiel bagaĝvagono.

Manĝeja vagono: restoracia vagono en kiu vojaĝantoj povas manĝi.

Elrigarda vagono: Ĉe kelkaj fervojoj la lasta vagono en trajno havas balkonon sur kiu vojaĝantoj povas sidi por rigardi la pejzaĝojn de la malantaŭo de la trajno. Interne ĝi havas luksajn seĝojn. Tio ĉi okazas speciale en Usono.

Barema varo: Varo aŭ komercaĵo de nenormala grandeco, longeco aŭ pezo, kiu necesas specialan zorgon dum transportado.

Staropago: pago por la staro de vagonoj dum malŝarĝado.

Perono: loko, ofte alligita, antaŭ aŭ en la stacidomo, de kie la vojaĝantoj entrainiĝas.

Pecaĵo: komercaĵoj senditaj en unu vagono de diversaj sendintoj aŭ destinitaj al ricevontoj en diversaj lokoj.

Pecaĵvagono, trajno: destinita al tiu trafiko.

Pecaĵtrafiko: trafiko de pecaĵoj.

Tarifo: tabelo aŭ nomaro de varoj, prezoj aŭ distancoj por la uzo en la fervoja trafiko.

Protokolo pri faktoj: dokumento pri iu fakto aŭ okazintaĵo, speciale pri akcidentoj, katastrofoj, ktp.

Pordisto: dungito kiu gardas ĉe la enirejo de la stacidomo.

Portisto: homo kiu portas la bagaĝon de la vojaĝantoj al aŭ de la trajnoj, en la limoj de la stacio.

Transiraj reguloj: reguloj por la transiro de vagonoj aŭ trajnoj dum vojaĝo sur la distrikto de unu fervojo al alia.

Transirelikedo: etikedo kun la noto pri tio kie la vagono transiras al alia vojo aŭ linio.  
 Transŝarĝi: translokigo de io en la saman vagonon.  
 Transvagonigi: elenŝarĝi de unu vagono al alia.  
 Elenŝarĝi: same.  
 Elenŝarĝkosto: kosto de tion fari.  
 Transvagonigkosto: kosto de tion fari.  
 Transŝarĝkosto: kosto de tion fari.  
 Trafika malhelpaĵo: io kio malhelpas la trafikon.  
 Trafika ilo  
 Trafika regularo  
 Trafika sekureco  
 Trafika (inter) rompo  
 Plenvagono: vagono plenita de varoj. Usono; Car-load.  
 Vagonlupago:  
 Vagoninterŝanĝo: interŝanĝo de vagonoj inter diversaj fervojoj.  
 Averttabulo: Tabulo kiu informas pri danĝeraj lokoj aŭ danĝeroj.  
 Avertilo: aparato kiu aŭtomate kaj alimaniere informas pri danĝeroj aŭ danĝeraj lokoj.  
 Doganŝlosilo: pakaĵoj aŭ vagonoj transportataj sub dogansigelo.

E. M. Rosher, ing.  
 San Francisko, California.

### LA NORVEGAJ ŜTATFERVOJOJ.

(Elirajo de la oficiala ŝtatistiko por la jaro 1923—24).  
 La tuta longeco de la linioj kun regula trafiko estis 3455.7 km.

Kun rellarĝeco	1.435 m — 2373.9 km
»	1.067 m — 972.8 km
»	1.000 m — 25.9 km
»	0.750 m — 83.3 km

Ĉe ĉiuj fervojoj estis 561 stacioj kaj hallokoj kun meza interdistanco de 6.4 km. La elspezo entute de la ŝtatkaso al la ŝtatervoj estis je la 30/6, 1924: 634,208.974.34 kr.

Rentumo kaj gajno por la ŝtatkaso en la jaro 1923—1924 estis kr. 4779.83 aŭ 0.79% de la investita kapitalo.

La enspezoj en la jaro estis . 92,747.410.— Kr  
 La elspezoj . . . . . 90,016.711.— Kr

Sur ĉiuj linioj estas entute en la jaro veturita 12,846.726 vagonarkilometroj, t. e. 355,748.176 vagonakskilometroj.

Tio faras por la tuta distanco meze poŝtage 10.2 vagonarojn.

La enspezoj de la pasaĝertrafiko estis kr. 50,865.526.—; de la vartrafiko kr. 56,970.918.—.

### La rulanla ilaro.

La nombro de la lokomotivoj estis 538 de kiuj 29 estis elektraj.

La tuta nombro da vagonoj estis 24.993 duaksaj (unu kvaraksa faras du duaksajn). De tiu ĉi nombro 7788 estis »fermilaj« varvagonoj.

La nombro da personvagonoj estis 225 duaksaj kaj 853 kvaraksaj.

En la jaro estas konstruitaj 19 novajn person — kaj poŝtvagonojn kaj 352 varvagonojn.

### La linio.

La elspezoj por gardado kaj konservado de linioj, domoj kaj telegrafo estis 23,119.819 kr.

La enspezoj koncerne neĝ — kaj glaciforigado estis Kr 1,491.432.—.

La tuta »firme« okupita personaro konsistis je la 30/6 de 11.175 personoj.

La pensikaso posedis je la 1923 Kr 25,297.482.—; je la 30/6 1924: Kr 27,073.390.—.

### Akcidentoj.

En la jaro okazio entute 37 vagonar akcidentoj de kiuj 13 sur la linioj. Dum relŝanĝigo sur la stacio okazis 65 akcidentoj kun difekto sur persono aŭ ilaro. 4 lokomotivoj kaj 19 vagonoj estis difektitaj multe kaj 19 lok. kaj 81 vagonoj malmulte. 24 personoj perdis sian vivon kaj 47 estis vundigitaj.

Meznombro da kilometroj po 10.000 enloĝantoj validante por la tuta lando: 13.06; po 100 km<sup>2</sup> 1.07.

R. Horrisland, fervojoficisto  
 Iveland st. Krsand S. (Norvegujo).

### ABSTINENCPOSTULO ĈE LA FINNAJ FERVOJOJ

Jam el la fino de jaro 1909 tiama Finnlanda senato ordonis, ke 1. ĉe la akcepto de novaj praktikantoj (lernantoj), ĉu kiel oficistoj ĉu servistoj, devas esti fidinde atestate, ke la aspiranto pli longan tempon estis abstina aŭ, ke pri la reguleco de lia vivo cetere ne ekzistas kaŭzo al duboj, kaj 2. ke ĉe avancigo de oficistoj kaj servistoj ankau devas esti atestate, ke pri la regula vivmaniero de li avancigo ne ekzistas dubo.

Kiel kompletigo al antaŭa cirkulero estis je la jaro 1913 sendita nova cirkulero, laŭ kiu la aspirantoj devas havi ateston pri ĉu abstinenco, ĉu regula vivo, atestita de du fidindaj personoj. Por ke oni ne misuzu la atestojn la registaro antaŭ kelkaj semajnoj starigis komitaton, kies tasko fariĝis difini, kiu ofichavanto devas doni liujn ĉi atestojn. Atesto devas ĉiujfoje esti aldonata ofica aspirletero.

Finnlando havas kiel sciata, alkoholmalpermeson deposedi la 1-a de junio 1919. La malpermeso havis bonajn rezultojn, kvankam aliflanke troviĝas malmoraligitaj individuoj, samkiel gazetoj, kiuj ĉiamaniere, precipe per disvastigado de malgustaj famoj, penadas difekti ties bonajn efikojn. La sekvoj estas tre facile videblaj ekz. sur la fervojoj. Oni tre malofte rekontas ebriulojn kaj la vivo ĝenerale havas tute alian aspekton ol antaŭe. La loĝantaro, precipe la laboristaro, pliriĝis, la bankoj ricevis pli multe da mono kaj ŝtato tute ne ŝajnas bezoni la alkoholspezojn. La krimo malpliigis, kvankam la krimoj kontraŭ la malpermeso, kompreneble pliigis. La mortemo malpliigis. — La tiel nomata finna persisteco kaj elfenemo grandparte dependas de la simpla, pura kaj abstina vivo de la finnoj. La fervojistoj havas propran abstinencan societaton, kies prezidanto nune estas magistro J. H. Kala, estro de ŝtatistika kontoro de la fervojoj.

H. Salokannel, Finnlando.

### LA UNUA FERVOJAKCIDENTO.

En la pasintaj monatoj la mondo povis festi la centjaran datrevenon de la epokfaranta lago, en kiu sur la angla fervoja linio Stockton—Darlington veturis la unua person vagonaro, tirata de lokomotivo



kaj okupita per personoj kun rapideco de ĉirkaŭe 20 km pohore. Kvin jarojn pli poste kaj nome en septembro 1830 oni notis la unuan fervojakcidenton, kiu okazis en la proksimeco de Liverpool. La angla parlamentano Huskisson, veturante al Liverpool, uzis la restadon en iu stacio, por eliri el la vagono kaj inspekti detale la meĥanisman de la lokomotivo.

Tiam li starigis ne singarde sur la relojn. Enpense pri la radaro li ne vidis kaj ne rimarkis, ke el la kontraŭa flanko alveturis lokomotivo sur la samaj reloj. La bedaŭrinda Huskisson estis ekkapita de la lokomotivo, ĵetita teren kaj frakasita.

La akcidento vekis grandegan senzacian en Anglujo kaj disvastigis ĉie timon kaj teruron.

La gazeto »Edinburgh Review« uzis la taŭgan okazon, por kritiki la tiaman novan trafikilon »La frenezeco« tiel skribis ĉi tiu eminenta gazeto, transporti 700 personojn en trajnoj de 6 vagonoj kun rapideco de 25 km pohore — oni estis aliginta dume ĉi tiu rekordo — superas ĉiun imagojn. Sed Anglujo pentegos ĉi tiun frenezon! — Tiel finis la »Review« patose sian artikolon.

Dum la venontaj tempoj la gazeto devis konvinkiĝi pri tio, ke la »fervoja frenezeco« kun grandega rapideco sin etendis, ne al la malutilo, sed al la plej grenda beno de Anglujo kaj de la tuta mondo.

El »Der Eisenbahner«.

Esperantigita de »Rolf« Pilsen, Ĉeĥoslovakio.

### KIOM KOSTAS FERVOJVAGONARO?

La diversaj fervojakcidentoj postulas ne nur bedaŭrinde grandajn perdojn je homvivoj, sed ankaŭ kompreneble grandajn valorojn de la veturanta fervojmaterialo.

De akcidentita vagonaro oni povas kutime reipari nur malmulte. La demando do, kiun perdon havas la fervojadministracio pro la ruinigado de kompletaj vagonaroj, estos certe interesa.

Rigardante forveturanton, proksimume konsistantan el 32 aksoj, do normalan rapidvagonaron kaj kalkulante la kostojn por la fabrikado de la unuopaj trafikiloj, oni povas atingi jenan rezulton: 5 akso lokomotivo por rapidvagonaroj de la plej nova konstrumano, kiu povas veturi kun 100 km pohore, kostas proksimume 800.000 Kč (kronojn ĉeĥajn) la por ĝi apartena tendro 160.000 Kč, la 4 akso vagono por la ĉefkondukto postulas sumon de preskaŭ 240.000 Kč.

Kvar akso personvagono por vagonaroj por la 1a kaj 2a klaso kostas ĉirkaŭe 480.000 Kč, 4 akso personvagono de la 1a kaj 3a kl. 448.000 Kč, kaj personvagono por vojaĝantoj de la 3a klaso proksimume 360.000 Kč.

La manĝovagonoj, veturantaj en la rapidvagonaroj kaj apartenantaj al la mezeŭropa dorm kaj manĝovagona asocio kostas 520.000 Kč, kaj la dormovagonoj de la sama asocio, veturantaj nokte en la rapidvagonaroj proksimume 720.000 Kč.

Laŭ tio do estas la konstruaj prezoj de la veturiloj de rapidvagonaro preskaŭ 4.000.000 Kč.

Sed tiu ĉi statistiko estas nur meza.

La kostoj kompreneble des pli multe pligrandigas, ju pli da vagonoj veturas en la vagonaro. An-

kaŭ la prezoj de la personvagonaroj kaj ŝarĝvagonaroj estos tute diversaj, ĉar ekzistas ja grandaj preziferencoj en la specoj de la lokomotivoj kaj vagonoj.

4 akso lokomotivo por personvagonaroj kostas 524.000 Kč, la tendro 96.000 kaj la ĉefkondukto vagono 120.000 Kč. 3 akso kupea vagono de la 2a kaj 3a klaso estas ricevebla je 204.000 Kč, tia de la 3a kl. je 160.000 Kč kaj vagono de la 4a kl je 144.000 Kč.

Personvagonaro do posedante 32 aksojn, postulus ankoraŭ ĉiam la sumon de proksimume 2.240.000 Kč.

4 akso ŝarĝvagonara tendrolokomotivo kostas ĉirkaŭe 440.000 Kč, kovrila ŝarĝvagono (do kun tegmento) kun aerprembraso kostas 41.000 Kč, senbremsoj 32.800 Kč, kaj senfegmenta vagono 28.000 Kč. ŝarĝvagonaro do, konsistanta el proksimume 80 aksoj kun 20 kovritaj kaj 20 malkovritaj ŝarĝvagonoj kostus ĉirkaŭe 1.760.000 Kč. Rigardante la grandajn koslojn de la ĉiutagaj veturantaj vagonaroj, precipe de la rapid- kaj personvagonaroj, tiam oni povas imagi proksimume bildon de je multaj milionoj nombranta valoro, kiu glitas tago post tago sur la reloj.

### KUNIGO DE DALMACIO KUN LA MONDO.

Sur liko-dalmacia fervojo estis la 10. an de junio t. j. la kunigo finita kaj saman tagon je la 11 horo alveturis la unua vagonaro el Knin. Ĉi tiu fakto estas tiel grava, ke estas bezono, noti ĝin per apartaj literoj en la historion de jugoslava trafiko.

Post longaj jaroj de persista kaj peniga batalo kun ĉiuj aŭtoritataj faktoroj sukcesis al Dalmacio ricevi kunigon kun la mondo.

La fervojon oni komencis konstrui en Kroatio en la jaro 1912, en Dalmacio en la jaro 1914. Dum la mondmilito laboroj plilongigis. Ĝis jaro 1924 estis laboroj sur kroata kaj dalmacia tero ĉefe finitaj kaj komencis kuŝigado de la reloj.

Ĉiujn laborojn ĉe lika fervojo gvidis hejmaj inĝenieroj, kiujn helpis hejma kapitalo kaj hejmaj laborfortoj. Dalmacia parto de la fervojo estis teknike tre malfacila, ĉar oni devis venki sur ĝi multajn terenajn malfacilaĵojn. Sur 25 km longa fervojo troviĝas nekredible multaj pontoj, viaduktoj kaj tuneloj de tre malfacila konstruado. Laborojn sur dalmacia tero efektivigis hejma konstrua firmo de la inĝenieroj Sinjanoviĉ, Sakiĉ kaj Šore, el Split.

Per liko-dalmacia fervojo sendube multe gajnos ankaŭ Dalmacio mem. La fervojo estis jam en monato junio transdonita al la trafiko kaj estis tre solene malfermita.

Tradukis el slovena lingvo:

I. Ločnikar, fervojof.  
Maribor, Kurilnica.

### NIAJ KUNLABORANTOJ.

En la jarraporto de nia vicprezidanto estis cititaj kelkaj fervoraj adeptoj de nia ideo kaj subtenantoj de nia asocio.

Ni deziras laŭeble konatigi niajn legantojn kun tiuj niaj amikoj, al kiuj la asocio dankas sian progreson.

SENDU TIJ LA KOTIZON!

Inter la unuaj estas sro. Ernst Eriksson. Homo serioza, kiu bonege komprenis la signifon de Esperanto kaj kiu per ĉiuj eblaj rimedoj laboras por ĝin disvastigi.

Ni citos nur kelkajn liajn agojn.

En nacia faka gazeto »Signalen« sro. Eriksson raportas regule pri progreso de Esperanto de I. A. E. F. en la mondo. Aperis jam amasego da tiaj artikoloj sub la titolo »Tra Esperanta mondo«.

Plue, per lia merito estas eldonita propaganda numero de »Svenska Arbetar Esperantist«. («Sveda Laborista Esperantisto») kies kelkaj paĝoj estis dediĉitaj al I. A. E. F. Krom tio li propagandas ankaŭ pere de aliaj ĵurnaloj.



Ernst Eriksson  
fervojooficisto

sveda parlamentano, asesoro de I. A. E. F.

Al nia asocio li havigis belan nombron de novaj anoj, de la malnovaj li kolektas kotizojn, la asocion li subtenas ĉu morale, ĉu materiale.

Estas vere ĝuo kaj feliĉo kunlabori kun tiaj homoj, kaj niaj anoj fieru pro la fakto, ke en niaj rondoj troviĝas gravaj personoj, kiuj por nia asocio oferas siajn forton, monon kaj liberan tempon.

As sro. Eriksson ni deziras sukceson kaj bonan sanon, por ke li povu ankoraŭ longe utili al nia ideala movado.

Vivu sro. Eriksson, kaj aliaj trovu en li imitindan modelon de vera, serioza Esperantisto.

La estraro.

## LA LINGVO ESPERANTO ĈE LA FERVOJOJ.

(Esperanto kiel helpilo de la fervojo kaj fervojistoj).

La triumfo de Esperanto ne plu haltigeble etendiĝas en la tuta mondo. Vane ĝin ankoraŭ kritikis la dubantoj kaj malkonfidantoj laŭ ne plu aktuala antaŭjuĝo, ĝia disvastiĝo ne plu estas malhelpbla. Unu post alia envicias en ĝian adeptaron la plej eminentaj reprezentantoj de la scienco, politiko, religio, kaj de la fakbranĉoj.

Konstante pligrandiĝas la tendaro de tiuj, kiuj komprenas la gravecon de la lingvo internacia kaj neŭtrala Esperanto. La praktika uzebleco kaj valoro de Esperanto jam grave reliefigas same en la

scienco, fakbranĉoj kiel en la komerco kaj industrio. La kongresoj ĉiujare organizas sub la egido de Esperanto arege amasigas homojn el la tuta terglobo, kiuj per prelegadoj, prezentoj, diskutoj k. t. p. esperantlingvaj pruvos kaj dokumentas la vivkapablecon de Esperanto, kvazaŭ ĉiuj apartenus al unu sola nacio. Dum tiaj kongresoj jam troviĝas grupoj de fervojistoj, kiuj frate preparolas inter siajn fakproblemojn.

Jam ĉi tio pruvos, ke Esperanto parte jam estas kaj tute devas esti la sola neŭtrala interligilo de ĉiuj fervojistoj kaj de ĉiuj fervojoj same, kiel de ĉiuj branĉoj de la mondtrafiko.

Hodiaŭ jam ne eviteble ĝin bezonegas ĉiuj fervojistoj kaj trafikanoj, se ili volas organizi en nepre bezonata grava mondfakorganizado kiu kvazaŭ ĉirkaŭprenas kaj kunligas la tutan mondon. Preskaŭ ĉie en la mondo oni organizas por la fervojsiloj mallongajn lingvokursojn, je kies finiĝo la kolegoj scipovas nian idiomon kaj povas facile uzi Esperanton. Evidente estas ilia supereco kontraŭ kaj super tiuj kolegoj, kiuj ne ankoraŭ oferis ĉi tiun etan tempan kaj cerban oferon. Ni klopodu ke ĉiuj lernu kaj scipovu Esperanton. Nia devo estas tio.

1. La fremdliga publiko vajaĝanta, precipe komercistoj, devas konstante interrilati kun la personaro de la stacioj: kun staciestro, kasisto, fervoja telegrafisto, pakajisto, pordisto, kondukto, portisto k. t. p. Ĉi tie havus la plej gradan gravecon unu facile lernebla kaj de ĉiuj konata helplingvo.

2. Ne malpli gravan rolon ĝi havus en la trafiko de pakajo rapid kaj frentrafiko, ĉe la forsendo, ĉe la akiro de transportleteroj, ĉe klasifikado de la sendotaj artikloj, ĉe la reserĉo de mankantaj kaj superflujaj sendaĵoj, ĉe la repago k. t. p. Kiom da presaĵoj kaj kiom da laboro kaj elspezoj povus esti ŝparolaj per la apliko de Esperanto en fervojtrafiko.

3. Ĝi promesas grandajn avantaĝojn ĉe la administrado de la telegramoj direktitaj ensterlanden.

4. Ege gravan rolon ĝi havas ĉe la oftaj internaciaj fervojkongresoj kaj ĝenerale en interkomunikado kun eksterlandaj fervojoj. Kian efikan rolon ĝi havus ne nur per tio, ke la fervojaj oficistoj anstataŭ la diversaj malfacilaj lingvoj povus uzi nur tiun facilan lingvon, sed ankaŭ tial, ĉar ĝi evitigus multajn malagrablajn devenantaj el nacia sentemeco kaj malkompreno.

5. La uzo de tiu ĉi neŭtrala lingvo liberigus la personaron limstacian de landoj de multaj malagrablaj, se ili ne plu devus senti la forigon de ilia lingvo kaj tiel la ofendigon de ilia nacia fiereco.

6. La esperantlingva eldono de la fervojaj faklibroj igus spiritan trezoron kaj tio ĉi estas tre taŭga por levi la spiriton kaj klarecon de la fervoja personaro. La pliperfektigo de la fervoja personaro meritas, ke la gvindotaj rondoj ĝin celsciante kaj amege apogu en ĉiuj rilatoj.

En tiuj ĉi punktoj mi estis kuraĝa montri skize la utilojn de la uzado de Esperanto en fervojo. La facileco kaj mirinda praktikeco ebligis tion, ke tuta mondo, tiamaniere, ke hodiaŭ ne plu troviĝas sur la terglobo pli granda urbo, kie ne troviĝus esperantistoj. Al ĉiuj interesigantoj volonte servas kun informoj kaj sciigoj pri la hungaraj ŝtatformoj subskribinto, kiu ankaŭ serĉas interrilatojn kun fervo-

jistroj ĉiulandaj de la ter globo Teodoro Kovács, fervoja oficisto, Budapeŝt, Andrassy ul. 73. M. A. V. Igazgatóság (Direkcio de la Stalfervojoj) Hungarujo.

T. Kovács.

### DUM PAŪZO. de Mar Lederer.

Ĉu tio okazis au ne? Jes, ĝi okazis sed jam antaŭ longa tempo, ke hodiaŭ ĝi eble sonas kiel fabelo. Aŭ tamen ankoraŭ ne, aŭ jam ne plu?

Tiam ne vivis fervojistoj sekve de diversaj leĝoj kaj reguligoj en nuntempa bonŝtato. Kaj tiam troviĝis inter ili ankoraŭ io, kio hodiaŭ malaperadas el ilia vico: kolegalileco. Do, ĝi certe jam okazis antaŭ longe. —

La Dekvaro forveluris ĝustatempe kaj en stacio N. estis paŭzo. Belega, unu kaj duonhoron daŭranta, frankvila paŭzo. Tiu, kiu neniam servis kiel trafikoficisto ne scias, kian feliĉegon signifas la vorto paŭzo. La piedoj streĉiĝas, la korpo rektiĝas, kaj la animo, liberigante de intenseco, ripozas. Estas gastronomoj de paŭzoj, kiuj dum ili nenion faras. Nek korpe, nek anime. La aliaj dum tula paŭzo dormas. Da tiuj estas plej multe. La unuhora kaj ankoraŭ pli longa paŭzo allogas je dormo, se la homo estas de mateno sur piedoj kaj se ankoraŭ atendas lin denova deĵorado ĝis mateno. Estas aliaj, kiuj uzas la paŭzon por plej diversaj celoj, ja eĉ por ĝuoj, kiuj pro moralaj kaj praktikaj kaŭzoj estas malpermesataj, por ne tre ekscitadi kaj deflankigi la deĵoranton. En stacio N., kie nokte deĵoras du, oficisto Adámek kun sia telegrafisto, karlludas. Sed adjunkto Petr, kiu deĵoras hodiaŭ, ne ŝatas karlludi kun sia telegrafisto. Ne pro fiereco, gardu Dio, sed kun Jandera ne estas eble karlludi, ĉar li neniam havas heleron kaj krom tio, li ne scias bone ludi. Kaj la ĉefa kaŭzo estas, ke Jandera, aŭskultas lian mensogbabiladon, kvazaŭ li ĉion kredus.

Laŭ vero estas necese konstati, ke tiel bone, kiel Petr, neniu scias mensogbabiladi. Kiam venis Petr en la stacion, li havis sufiĉe da aŭskultantoj, kredantaj liajn rakontadojn »el vivo«. Ankoraŭ hodiaŭ oni lian rakontadon aŭskultas, sed kia helpo, neniu kredas al li. Kaj la kredo estas la ĉefa ĝuo por la rakontanto. Kaj en Jandera trovis Petr kompenson por ĉiuj aŭskultatoj.

Rakontadon de Petr, kiu babiladis tiel interese kaj sciis miksi la veron kun mensogo tiel, ke la mensogo sonis tute kredinde, ankoraŭ neniu pli atente aŭskultis kiel Jandera. Per orelo, okuloj, animo kaj stomako. Jes, ĉefe per la stomako.

Antaŭ sia alveno al fervojo estis Petr leŭtenanto. Li estis kelke da jaroj en V. kaj se oni povas al li kredi, kaj Jandera kredas, li estis ofte ĉe kortego, ĉe diversaj ĉefdukoj, grafoj kaj baronoj. Kun ili li ofte parloprenis ĉasadon kaj memkompreneble ankaŭ la festenojn. Kaj li ĝis hodiaŭ scias, kion oni dum tiu aŭ alia festeno manĝis kaj trinkis. La manĝokartojn Petr mensogas kun precizeco de supo ĝis la glaciaĵo. Sed por Jandera tio estas egala. Li aŭskultas — simple aŭskultas. Kaj tial amas Petr sian telegrafiston kaj dum paŭzo li amuzas, mensogbabilante al Jandera.

Jandera estas filo de lokomotivestro. Ĉe la fervojo li estis komence kiel magazena inspektisto. Li estis lerta kaj diligenta, kaj tio ekvekis atenton de

liaj estroj, ĉar dum tiamaj tempoj, estis tiuj ecoj ankoraŭ ŝataj. Li plenumis ekzamenon kaj venis kiel magazenesstro en C., riĉa urbo kaj regiono de brasiko-kulturado. Kaj tie malfermiĝis al li paradizo. Liaj apudaj enspezoj estis pli altaj ol lia salajro. Li skribis al homoj transportleterojn kaj ricevadis 10 helerajn monerojn. Li preparadis vagonojn por ĉevaltransportoj kaj ricevadis guldenojn. Mallonge dirite, bonŝtato. Tiu situacio allogis lin, ke li edziĝis. Pli ol belecon kaj riĉecon li ekŝatis kuirarton kaj edziĝis kun kuiristino el plej bona hotelo, kie li trovis la manĝaĵon plej bongustan.

Ĉio estis en ordo, la edzino bonguste kuiris, Jandera alportadis ĉiun unuan de monato la salajron kaj ĉiutage kelkajn 10 krejcarajn monerojn, iam eĉ guldenon. Dum mallonga tempo naskiĝis du infanoj, sed neniu mizerŝtato en la familio ekestis.

Sed unu tagon, iu sinjoro ĉe la direkcio konstatis, ke magazenesstro Jandera absolvis ses gimnaziajn klasojn. Tio estis dum tiamaj tempoj jam klereco, kiu ofte mankis al inspektoroj. Kaj la sinjoro ĉe la direkcio decidiĝis, ke oni devas al Jandera helpi.

Jandera estis kvazaŭ de fulmotondro frapita, kiam estis ordonite al li, transloĝigi en stacion N. kaj post tri monatoj plenumi telegrafan ekzamenon. Li sciis, ke vanaj estas la protestoj kaj li malgaje forlasadis la bonŝtaton de magazenesstro por akcepti »oficistan« mizeron, ĉar tiam estis telegrafisto la unua ŝtupo al »sinjoro oficisto«.

Por Jandera ekestis malbona tempo, dum kiu la kuirarto de lia edzino ripozis. Ekzamenon li plenumis dum destinita tempo kaj nun li deĵoris kun Petr. Ju pli da mizero li havis hejme, des pli sopiris lia animo la tempojn en C. Kaj tial ne bezonis Petr deziri pli atenteman aŭskultanton ol estis Jandera.

Petr kuŝiĝis sur malnovan, trouzitan kanapon el nigra laktolo, donis al Jandera ŝlosilon kaj diris:

»Malfermu la ŝrankon kaj elprenu objektojn«.

Kiujn objektojn, Jandera jam sciis kaj je tiu momento li tutan vesperon jam sopiris. Li malfermis malnovan vermoriĉan ŝrankon, elprenis samovaron, alkoholon, teon kaj rumon, tiun precipe atente, du ĝiasojn, teokruĉon kaj paketon, envolvitan en presajojn. Li verŝis alkoholon en samovaron, starigis sur ĝin la poton, en kiun li verŝis akvon, kiun la stacia servisto alportis kaj kuŝiĝis sur du seĝojn, atendante, ĝis la akvo bolos.

»Nu, „Malsafo“ komencis Petr, nomante telegrafiston per tiu alnomo, pro lia malgrasa ŝturo kaj malsafo, kiu lin en N. senĉese turmentis, ne povante trovi kontentigon, aŭskultu. Foje ni estis ĉe duko E. je cervoĉaso. Antaŭ la elveturo la lakeoj prezentis malvarman matenmanĝon. Plej delikatajn pasteĉojn, ostrojn, kaviaron«.

»Hm«, diris nur Jandera, kiun la nomoj de nekonaftaj manĝaĵoj tiel ne interesis, kiel Petr atendis. Li returniĝis.

»Kaj poste malvarman anseron, kapreolinan rostaĵon, kaj fazanojn. Ĉio estis garnita per plej delikataj salatoj. Ni ĉiuj, sopirantaj jam la ĉason, tre malmulte manĝis, kaj ankaŭ la bongustegan vinon ni apenaŭ gustumis. La duko diris: »Sinjoroj, voku viajn servistojn, ni ekvidos, kiu el ili plej multe manĝos kaj trinkos. Mi vetas, ke mia servisto Lajoŝ!« Mi tiam havis serviston el Prodivin, kiu nomiĝis Karel Holan kaj militservis jam la trian jaron«. Petr men-

sogante, diris ĉiam la plej precizajn datojn.

»Mi diras al la duko: Ekscelenco, mi vetas, ke mia Karlo!« Ni vetis je 100 guldenoj. Ni alvokis la servistojn kaj la duko ordonis prepari por ĉiu tablon, plenan da manĝaĵoj. Krom tio li ordonis, ke oni donu al ili trinkaĵon laŭ ilia deziro . . . « Al diablo, ĉu vi ne aŭdas?« subite interrompis Petr sian rakontadon. Jandera vere ne aŭdis, ke sur la ĉefa linio iu persiste vokas Nk, Nk, Nk, voksignon de stacio N.

Nevolonte atendis Jandera ankoraŭ momenton kaj kiam la vokado ne ĉesis, li fine anoncis sin. »Kia ideo«, li ekmurmuris. Petr, kiu kune legis per oreloj diris: »Sed vi tamen povus demandi, kion li deziras«. Jandera, kiu jam ne povis ĝisatendi la daŭrigadon de la rakontado kaj krom tio rimarkis, ke la akvo iam komencas boli, diris murmureme: »Kiu nun dum la nokto akceptus privatalegramon«. La stacio ne estis devigata privatalegramon akcepti.

Almenaŭ vi povus demandi, por kiu la telegramo estas. Eble por nia »maljuna«, por eviti ĉagrenon«.

Sed Jandera ŝutis jam teon en la akvon. Estis ja la dudeknaŭa kaj la »Malsato« estis en des pli malbona humoro, ĉar hejme ne estis plu eĉ unu helero. Tial donis al li la edzino kune nur neŝmiritan panon kaj nun li ne nur sopire atendis teon sed ankaŭ la enhavon de paketo, envolvita en preŝaĵon. Sed ŝajnis, ke tamen ne estis destinite al li frankvile eltrinki tason da teo kaj manĝi duonon da enhavo en paketo de Petr. Denove eksonis la vokado Nk. Neforrifuzeme, momenton malrapide, momenton pli rapide, sed tamen senĉese. Ankaŭ Jandera decidiĝis ne cedi. Li verŝis teon en du glasojn kaj faris kvazaŭ li ne aŭdis. Petr mem leviĝis kaj iris rigardi, kiu denove vokas. Vokis. Praha, ŝtata oficejo, kaj petis akcepti telegramon. Je la demando, al kiu estas la telegramo, oni respondis, ke adresato estas bienposedanto H., kiu loĝis proksimume duonon da horo de la stacidomo: Petr estus tre volonte la telegramon akceptinta, sed kiamaniere ĝin enmanigi al adresato dum la nokto kaj fiel malbona vetero? Pluvegis, blovis forta vento kaj mallumo estis kiel en valizo.

»Demandu Panek, ĉu li forportus telegramon. Post unu horo li povus jam esti tie kaj la bienposedanto donos certe al li sufiĉan trinkmonon. Vi povas alkalkuli guldenon de kurierpago, konsiderante la malbonan veteron«.

Jandera, kiu ĵus malpakis la paketon subite diris malrapide: »Se vi permesus, mi povus iri mem. Mi kuros kaj post tri kvaronoj da horo mi revenos. Ĉis la Kvindekunuo estas ankoraŭ pli ol unu horo. Kaj se io venus. . . .«

Petr pripensis. »Sed fiel vestita vi ne povas iri. Vi ja ne havas bonan mantelon kaj en viajn botojn la akvo fluos. Krom tio, se iu vin ekkonus kion li pri ni pensus?«

Sed Jandera estis jam decidita, tiom la ideo ekplaĉis al li. »Fkstere pendas la rezerva mantelo de helpbremsistoj. Mi ĝin surmetus kun la kolumo surpren. Neniu min ekkonos. Kiel transdonanton ni skribos Páneĉ kaj neniu ion scios. Kaj mi povos aĉeti almenaŭ kilogramon da viando«. Dum tiuj ĉi vortoj amasiĝis salivoj en buŝo de Jandera. Petr tariĝis cedema.

»Nu do, eltrinku teon kaj duonon da buterpano prenu en la poŝon. Ka salamon vi manĝos ĝis vi re-

venos. Rigardu en ŝrankon, tie estas miaj rezervaj botoj, surmetu ilin por ne malvarmumi de piedoj«.

Jandera rapide trinkis teon kaj duonigis la ŝmiritan panon. Nur koncerne la ŝuojn li kontraŭstaris, sciante, ke en tiu malbona vetero volas ilin surmeli Petr mem. Tiu dume skribis de Praha akceptitan telegramon, adjustis ĝin kaj donis ĝin al Jandera dirante: »La telegramo alportas feliĉon. Zorgu, ke vi baldaŭ revenu kaj ke oni aldonu al vi«.

Jandera, pli frue ol oni kalkulus ĝis 100, alivestigis siajn piedojn, surmetis la bremsistan mantelon kaj preninte telegramon, kuris en la nigran, pluve-man, fulmotondran nokton.

Petr rigardante momenton post li subite elspulis kaj laŭte ekinsultis. »Tiel oni al la homoj helpas esti oficistoj. Malbenita vivo!« Poste li ektrinkis teon, manĝis pecon de pano. La salamon li dividis kaj al la pli granda parto li aldonis ankoraŭ pecon da pano murmurante: »Li sentos malsaton post la vojo. »Malsato!« Kaj li kuŝiĝis denove sur la kapon.

Telegrafaj aparatoj ripozis, maŝintransportiloj silentis, eĉ la metafadenojn oni ne aŭdis kanti. Petr ekdormetis. Eble li rakontis al si mem pri la festeno eĉ duko E.

La Kvindekunuo ne estis ankoraŭ avizita, kiam alkuris — Jandera. Li bonege sukcesis. La telegramo anoncis naskiĝon de filo al la filino de bienposedanto, loĝanta en Praha, antaŭ unu jaro edziniĝinta. La ĝojigita avino enmanigis el Jandera kvin-guldenan banknoton, aldonante ankaŭ vortojn de danko kaj bedaŭro, ke en tia mizera vetero li iris.

Tiam sumon Jandera jam longe ne havis en sia poŝo. Sole la unuan de la monato, sed fiam li devas la monon doni tuj al sia edzino. »Malsato« estis feliĉega. »Banknoton mi donos al mia edzino, jes, mi ĝin donos al ŝi »li promesadis« sed pli frue mi aĉetos 2 kilogramojn da viando. Du, por ke ni fartu foje bone. Kaj du kilogramojn da blanka faruno je buĥtoj. Mi jam preskaŭ ne scias, kiel ili aspektas. Kaj por mi, mi aĉetos kukumon kaj . . .«

»Silentigu jam vian buŝaĉon «interrompis lin Petr maldelikate, por ne montri sian emocion. »La Kvindekunuo jam estas signalizata! Kiel ni la hodiaŭan paŭzon malbone uzis, domaĝo je ĝi«.

»Domaĝo« diris Jandera pro ĝentileco, sed lia buŝo ridis kaj la stomako ĝojkriis al festeno.

En sia animo Petr tre enviis al riĉa telegrafisto. Li diris al si mem: »La »Malsato« havos ja festenon, kian certe, rilate la bongustecon, ne havis eĉ la duko E.«

El ĉeĥa lingvo tradukis

**Sidonie Dlouhá**

el Praha, (Ĉeĥoslovakujo).

## HUMORAĴOJ.

### Bonkora malgrandulo.

En la vagonaro estis liel plene, ke devis juna Niĉjo sidi sur patraj genuoj. Sur sekvinta stacidomo eniris vagonaron juna, bela fraŭlino, kiu pro la premeĝo nenie povis sidiĝi. Tiam demandis, Niĉjo la patron, »paĉjo, ĉu mi devas al la fraŭlino transdoni mian sidlokon?«

## En stacidomo.

Tute ŝvitanta alkuris unu sinjoro stacidomon.

»Ĉu mi povas ankoraŭ trafi la rapidvagonaron al Beograd?« demandis li fervojan gardiston.

»Jes, se vi povoscias bone kuri! La vagonaro forveturis apenaŭ antaŭ duonminuto!«

I. Ločnikar.

## Repago de elspezoj.

Al unu komercisto estis erare enkalkulita pli granda sumo kiel ekspedkosto de unu vagono de varo.

Repostulante la tro pagitan sumon tiu komercisto skribis al fervoja administracio, ke li ne povas sendi originalan dokumenton pri la ekspedita varo, sed ke li volonte disponigos al ĝi fotografaĵon de koncerna dokumento.

La oficisto kiu devis prilabori la reklamacion ne sciis kion fari. Laŭ la regularo oni devas en simila okazo aldoni originalan transportleteron, kaj tamen fotografaĵo estas dokumento kiu klare pruvas, ke komercisto efektive tro pagis.

Estante en embaraso li sin turnis al sia ĉefo, kiu tuj solvis la malfacilan demandon.

Li diris al oficisto: »Bonvolu sciigi la komerciston ke li povas ricevi tro pagitan sumon nur ne en originalaj biletaj, sed fotografitajn.

La komercisto sendis originalan dokumenton.

J. F. P.

## PRI LA MOVADO.

**Hungarujo:** En Budapeŝt funkcias kurso por fervojoficistoj. Gvidanto sro. insp. Frey.

**Jugoslavio:** En Zagreb gvidas sro. Ilija F. Puhalo, kurson en ejo de direkcio de S. H. S. ŝtataj fervojoj.

**Ĉeĥoslovakio:** En Olomouc okazis en tiu ĉi aŭtuno kelkaj bone vizitaj kursoj de esperanto. Krom la oficiala kurso de esperanto ĉe akademio komerca, estis komencita la 10an an de novembro a. k. (duon) oficiala kurso de E. en la fervoja direkcio por 27 partoprenantaj geoficistoj fervojaj, kies gvidanto estas nia delegito sro A. Malik. La administrado fervoja afable disponigas por 12 duhoraj lecionoj de tiu ĉi kurso, kies oficiala direktoro estas la ĉefkomisaro sro dro Emil Janeček, lumigitan kaj hejtitan konferencohalon. — Ĉe malfermo de fervoja E. kurso invitis inspektoro J. Blažek per kelkaj trafikaj vortoj ĉiujn kursanojn aliĝi baldaŭ al la IAEF. kaj UEA.

**Svedujo:** 4-an de Decembro estas en Stockholm fondita unua klubo de Esp. Fervojistoj.

La estraro estas jena: Prez. nia asesoro sro. E. Eriksson, vicprez. sro. John Sjöholm, sekretario: sro. C. E. Strandberg, kasisto: sro. A. Lindsen.

Al nova klubo kaj al ĝia estraro ni deziras fortan progreson.

## EDZIĜO.

Nia fervora kunbatalantino kaj revizorino de I. A. E. F. fraŭlino Kaŝica Sčuka edzinigis 9 an de Septembro kun nia samideano sro. Stjepan Kukec, akademia pentristo.

Al nova geedza paro ni deziras en ilia nova vivo multe da feliĉo.

## NIAJ PERDOJ.

En Beograd mortis post longdaŭra kaj tre malfacila malsano en la plej bela aĝo de homa vivo la 18an de Septembro nia ano sro. Ivan Majdič, ĉefo de kalkulsekcio de kontrolo de enspezoj en Ĝen. ferv. Direkcio.

Sro. Majdič estas nia fervora amiko, kiu alle faksis nian movadon.

En la nomo de I. A. E. F. ni kondolencas al la malfeliĉa vidvino kaj al nia kara amiko ni deziras pacan ripozon.

— Nia kamarado G. Hedström en Gävle, Svedujo, ne estas plu. Deĵorinte ĉe malgranda stacio, Storvik Ovre, li vespere la 8-an de aŭgusto estis frakasita sub la radoj. Laborinte per vagonŝanĝo li falis, la vagonoj rulis trans lia korpo, kaj li tuj mortis. Li estis 46-jara.

Kamarado Hedström estis fervora esperantisto. Post pena laboro en sia loka klubo, li dum kelkaj jaroj estis prezidanto en Sveda Esperanto Federacio. Li ĉeestis Prahon kongreson kaj estis unu el la fondintoj de nia Asocio. Ripozu li en paco!

E. E.

## Eksterlanda propagando per la Delegitoj de la Universala Esperanto-Asocio.

Kun la evoluo de nia esperanta movado la neceso uzi la servojn de la delegitoj de UEA por ĉiuj-speca propagando konstante kreskas. Ĉi tiu fakto estas ĝojiga kaj dokumentas la grandan fidon prave montritan al la reprezentantoj de UEA. La plejmulto de ili bone konscias, ke zorgega plenumo de demandoj eĉ plej negravaj, alkondukos novajn adeptojn al UEA aŭ almenaŭ al Esperantismo.

Laŭ peto de la Berna Alpfervojo Bern—Lötschberg—Simplon mi forsendis, en 1923, al nur 450 delegitoj, ĝian belegan propagandilon esperantigitan. Kvankam multaj delegitoj ne komprenis la gravecon de sukceso rezultanta el la realigo de demandoj kiu cetere ne postulas multe da tempo, la direkcio estis kontenta pri la eksperimento kaj aliĝis al UEA kiel Esperanta Entrepreno.

Mi multe ĝojas esprimi sinceran dankon de la fervoja direkcio al ĉiu delegito kiu tiel fervore subtenis la propagandon kaj publikigi ĝian leteron senditan al mi:

Societo de la Berna Alpfervojo  
Bern—Lötschberg—Simplon.

Bern, la 27-an de februaro 1925.

Sinjoro Jules Perlet, Bern.

Ni volonte plenumas deziron siatempe esprimitan kaj informas vin, ke eldonante nian propagandilon esperantlingve ni faris tre bonajn spertojn. El ĉiu parto montriĝis tre vigla intereso por nia entrepreno kaj certe ankaŭ por la nova presaĵo kiu ja utilis al amikoj de Esperanto kiel mondhelpingvo kiom al niaj interesoj. Ĉe la karaktero kaj specialeco de la turisma propagando oni ne povas konstati ĉu la eldono de Esperanto-propagandilo alkondukis al nia entrepreno pli grandan nombron da vojaĝantoj, kio estas la unua celo de ĉi tiu reklamo, sed kun granda kontento ni povas konstati ke per ĝi nomo kaj loko de nia entrepreno kaj

de la Berna Oberland (kiel vojaĝ- kaj ripozregiono) multe disvastiĝis kaj la esperimento, ankoraŭ per si mem senĉese varbanla, ne povas esti vana.

La presaĵo, ĝenerale konsiderata belaspekta, estas preparolita en la gazetaro en- kaj eksterlanda, ne nur en tiu de la esperantoj organizoj sed ankaŭ en gazetoj nacilingvaj.

Ni tre dankas vin kaj vian organizon pro la valora kunlaborado plenumita por ni kaj plezure konstatas ke viaj valoraj klopodoj en la propagando de la bonega mondlingvo Esperanto ĉiam luis nin simpatie. Ni do ne hezitas deziri al viaj pluaj klopodoj feliĉon kaj sukceson.

Respektplene Berna Alpfervojo Bern—Lötschberg—Simplon. La Propagandestro: sig. Akert.

Ĉi tiun monaton la Publikiga Servo de la Svisa Fervojo Federala, eldoninte belegan turistan karton kun esperanta teksto kaj ilustraĵoj pri Svislando, kiu estos sendata al la delegitoj de UEA venontajn tagojn, sekvis la eksperimenton de la Berna Alpfervojo Bern—Lötschberg—Simplon. Malgraŭ siaj filioj en Londono, New-York, Parizo, Berlino, Vieno kaj Cairo, kiuj tie reprezentas la fervojan administracion, per ĉiu tiu eldono ĝi unuavice celas alkonduki al siaj linioj pli grandnombraj vojaĝantaron. Por atingi tiun celon, kies sukceso ne estos laŭciferre pruvebla, ĝi decidis utiligi la servojn de UEA por la eksterlanda propagando.

La decido de la Publikiga Servo de nia ŝtalfervojo, kiu plej atente observas la klopodojn kaj sukcesojn de Esperanto, estas gravega por ni, ĉar la efiko el tiu propaganda eksperimento influos la opinion de la Svisa Fervojo Federala pri la mondhelpingvo.

Estas evidente ke per eldono de turista karto kun teksto esperantigita la fervoja administracio precipe utilas al la interesoj de nia movado; pro tio ĝi povas postuli efikan subtenon de la Esperantistaro okaze de la nuna eksterlanda propagando.

Mi do petas ĉiun fervoran Esperantiston kaj de legiton de UEA ke li bonvolu tre vigle konatigi ĉi tiun propagandilon en la gazetaro.

Pri la korespondaĵoj kaj gazeteltranĉaĵoj alvenintaj la Publikiga Servo de la Svisa Fervojo Federala prezentos raporton al sia ĝenerala direkcio, el kio montriĝos ĉu la servoj de la delegitoj de UEA laŭgas por la eksterlanda varbado. Ĉiu delegito povas nun pruvi tion.

La fervoja administracio plenumos ĉiun peton pri alsendo de pliaj ekzempleroj de la turista karto.

La instruistoj, kies adresojn ni speciale konsideris, ni invitas uzi la karton por instruado.

La korespondaĵojn oni sendu al la Esperanto-Propagandejo por Svislando, S-ro Jules Perlet, poŝtkesko transilo 560, Bern.

Jules Perlet, Bern.

**Rim.** Kun granda kontento ni konstatas ĉiutage pli kaj pli viglan intereson de diversaj institucioj kaj precipe de fervojaj administracioj por nia lingvo.

En la unua vico staras Svisujo kaj Ĉeĥoslovakujo. Ambaŭ landoj faris bonajn spertojn per Esperanto kaj pro tio ili ne hezitas doni al ĝi sian subtenon.

Al tiu ĉi numero de nia revuo ni aldonas propagandilon de svisa fervoja administracio, kiun ĝi disponigis al ni dezirante, ke ĝi estu uzata kiel propagandilo por bela Svisujo.

Ni varme rekomendas al niaj anoĵ ĉiu okaze propagandi per la aldonita turista karto, ĉar sincere ni povas diri, ke jam antaŭe ĉiu estas rekomencita per tiu bela donaco.

Samtempe ni publike dankas al administracio de Svisaj federalaj fervojoj, kiu tre volonte disponigis al ni bezonatan kvanton de la karto.

Nian dankon ni esprimas ankaŭ al nia senlaca svisa asesoro sro. Jules Perlet, kiu per sia sperta propagando faras al nia afero grandajn servojn.

La estraro.

**Kurson de esperanto por komencantoj aŭ por progresintoj mi aranĝus en urbo, kie mankas instruisto kaj estas bona fervoja komunikado kun Praha. Skribu al: Sidonie Dlouhá, Praha, Wilsonovo nádr. pokl. 1.**

Ĉeĥoslovakaj fervojistoj! Jus aperis »Libro de Ĉeĥo-Esperanta konversacio«, verkita de konala verkistino faka instruistino J. Supichova. Mendu ĉe »Esperanský Zpravodaj« Praha II. — 2032.

REKOMENDATA DE LA  
XVI-a UNIVERSALA KONGRESO  
DE ESPERANTO!

La eldonon de la  
SOLA ARTA LITERATURA  
MONATA ESPERANTA REVUO  
**LITERATURA MONDO**

Transprenis  
HUNGARA ESPERANTO INSTITUTO  
Budapest, VI., Eötvös-u. 3.

Ĉiu grupo kaj literaturamanto  
nepre helpu la gazeton per  
abono kaj disvastigo!

Po No 12.000 hung. kronoj.

KUNLABORANTOJ:  
LA PLEJ KONATAJ ESPERANTAJ  
VERKISTOJ EL ĈIUJ LANDOJ!

VI DEVAS SUBTENI NIAN SOLAN LITERATURAN REVUONI

---

ANONCOJ kostas 1 paĝo 30 sv. fr.,  $\frac{1}{2}$  paĝo 15 sv. fr.,  $\frac{1}{4}$  8 sv. f.,  $\frac{1}{8}$  5 sv. fr. por unufoja enpresio.  
Ĉe 2 foja sinsekva enpresio 10%, ĉe 5 foja 20%, ĉe 10 foja 30% rabato.

---

## NOVAJ ANOJ

(Daŭrigo).

575. Josef Vondra, laboristo, Ĉeŝke-Velenice, Cejle 76, Ĉeĥoslovakio.  
576. Christian Gruber, Bern, Bridelstrasse 81, Svisujo.  
577. Georges Renaud, Biel, Schöneeggstrasse 7, — Svisujo.  
578. Hans Zeindler, Bern, Wattenwilweg 34, Svisujo.  
579. Sebastian Hässig, Kolliken, Svisujo.  
580. Friedr. Arthur Witschi, Biel-Madretsch, Metzgerweg 10, Svisujo.  
581. Arnold Arn, Bern, Bahnhofplatz 4 a, Svisujo.  
582. Johannes Perriard, Bern, Breitenrainstr. 41, — Svisujo.  
583. Jules Perlet, Bern, Poŝtkesĥo trs. 560, Svisujo.  
584. Eugen Ambühl, Herisaŭ, Melonenstrasse 455 c, Svisujo.  
585. Johann Heuseler, Herisaŭ, Svisujo.  
586. William Perrochon, Lausanne, Avenue de Florial 8, Svisujo.  
587. Ernst Akerl, Bern, Müsliweg 8, Svisujo.  
588. Edouard Bellion, Bern, Avenue des Alpes, — Svisujo.  
589. Jules Bölsterli, Brig, Maŝinejo, Svisujo.  
590. Adolf Ernst, Bern, Bridelstrasse 58, Svisujo.  
591. Gavriloviĉ  
592. Petar Bradvareviĉ, staciestro, Vel. Beĉkerek, Begej, ŝel. stan., Jugoslavio.  
593. Vladislav Rociĉ, hejtestro, Vel. Beĉkerek, Begej, ŝel. stan., Jugoslavio.  
594. Stjepan Slukan, fervojoficisto, Zagreb, Glav. stov. mat., Jugoslavio.  
595. Vladimir Benda, ferv. oficiale, Praha, Roztoky n. VI. ĉ. 257. Ĉeĥoslovakio.  
596. Jozefo Sziklai, māv. ĉefkontroloro, Budapeŝt, Teréz körut 60, Hungarlando.  
597. Leendert van Schie, kondukto, Leiden, Pieter de la Courtstraat 5, Nederlando.  
598. Kees Roskes, fervojoficisto, Rotterdam D. P., Rodenijschestr. 78 a, Nederlando.  
599. Jan de Lang, ĉefkondukto, Zwolle, Assendorperdijsk 26, Nederlando.  
600. Raguvald Hornisland, fervojoficisto, Iveland proks. Kristiansand. S, Norvegujo.  
601. Tomo Mesar, laboristo, Zagreb, Glav. stov. mat. ŝel., Jugoslavio.  
602. Eugen Wüster, (nur abonanto de L. F.), Berlin, Charlottenburg, Germanujo.  
603. Martin Reinhold, Eis.-ass., Bahnsdorf b. Petershain N. L., Germanujo.  
604. Wolber, Obschf., Leutkirch i. Allgäu, Germanujo.  
605. Reinhold Schaaf, Eiss. Ass., Oberhausen i. Rhld., Humboldtstr. 1, Germanujo.  
606. Otto Petrandler, Schlosser, Freilasing, Rupertstr. 139, Germanujo.  
607. Richard Anlauf, Aush. Wchw., Konradsthal No 27, Germanujo.  
608. Karl Lehmann, Aush. Wchw., Neue Welt bei Mangschütz, Krs. Brieg, Germanujo.  
609. Karl Badent, Hilfsb., Gebrazhofen i. Allgäu, Germanujo.  
610. Walter Prim, Werkmstr., Lingen (Ems.), Bahnhofstrasse 18 a, Germanujo.  
611. Wilhelm Huber, Kanzleigeh., Freiburg i. Br. Lauban, Mariastr. 23, Germanujo.  
612. Fritz Seibt, zugsf., Lauban, Greiffenbergerstr. 4 a, Germanujo.  
613. Robert Trautmann, Rangierer, Lauban, Johngasse 2, Germanujo.  
614. Broz, Karl Delstam, kontoristo, Palsboda, — Svedujo.  
615. Andreas, Rudolf Lindsin, stacia viro, Stockholm, Järnvägsbostäderna Norlun, Svedujo.  
616. Karlsson Karl, lok. hejtisto, Wästerås, Nygård 10, Svedujo.  
617. Johansson Karl, fervojisto, Eksjö, Augustenborg, Svedujo.  
618. Nyström Konrad, lok. Lejtisto, Enköping, Box 330, Svedujo.  
619. Arigo Coffon, oficisto, Beograd, Kaĉaniĉka 27, Jugoslavio.

---

### ATENTU RUSAJ KOLEGOJ!

»La Fervojisto« estas abonebla pere de: Gubkom. Esperantistov, Leningrad, Sovetio, 3-aja Sovetskaja No 21, kv. 25.  
Jarabono 1 r. 50 kop.

La estraro.

**Varbu anoncojn!**